

Beschluss des Kantonsrates über die parlamentarische Initiative von Thomas Wirth betreffend Internalisierung externer Kosten Strassenverkehr

(vom)

Der Kantonsrat,

nach Einsichtnahme in den Bericht und Antrag der Kommission für Wirtschaft und Abgaben vom 14. März 2023,

beschliesst:

Minderheitsantrag von Melissa Näf, Beat Bloch, Cristina Cortellini, Jasmin Pokerschnig:

I. Die geänderte parlamentarische Initiative KR-Nr. 340/2012 von Thomas Wirth in der Fassung aus der ersten Lesung vom 26. August 2019 wird an die Kommission für Wirtschaft und Abgaben zurückgewiesen mit dem Auftrag, sie im Sinne des Vorschlags vom 11. September 2020 für eine neue geänderte parlamentarische Initiative zu beraten.

I. Die Änderung des Strassengesetzes in der Fassung aus der ersten Lesung vom 26. August 2019 ist in der Schlussabstimmung abzulehnen.

* Die Kommission für Wirtschaft und Abgaben besteht aus folgenden Mitgliedern: Beat Bloch, Zürich (Präsident); Ueli Bamert, Zürich; Melanie Berner, Zürich; Harry Brandenberger, Gossau; Cristina Cortellini, Dietlikon; Martin Farner, Stammheim; Stefan Feldmann, Uster; Paul Mayer, Marthalen; Doris Meier, Bassersdorf; Christian Müller, Steinmaur; Melissa Näf, Bassersdorf; Jasmin Pokerschnig, Zürich; Marcel Suter, Thalwil; Birgit Tognella, Zürich; Patrick Walder, Dübendorf; Sekretär: Andreas Schlagmüller.

II. Mitteilung an den Regierungsrat.

Zürich, 14. März 2023

Im Namen der Kommission

Der Präsident: Der Sekretär:
Beat Bloch Andreas Schlagmüller

Verkehrsabgabengesetz (VAG)

(Änderung vom; Fahrleistungsabhängige Lenkungsabgaben)

Gesetz über den öffentlichen Personenverkehr (PVG)

(Änderung vom; Ungedekte externe Kosten des Schienenverkehrs im ZVV-Angebot)

Der Kantonsrat,

nach Einsichtnahme in den Bericht und Antrag der Kommission für Wirtschaft und Abgaben vom 14. März 2023,

beschliesst:

I. Das Verkehrsabgabengesetz vom 11. September 1966 wird wie folgt geändert:

I. Verkehrsabgaben

§ 1. Für Motorfahrzeuge und Anhänger, die mit zürcherischen Kontrollschildern verkehrsberechtigt sind oder mit Standort im Kanton Zürich auf den öffentlichen Strassen im Verkehr stehen, wird vom Halter eine Verkehrsabgabe und eine fahrleistungsabhängige Lenkungsabgabe zur Deckung der externen Kosten erhoben.

Ia. Fahrleistungsabhängige Lenkungsabgaben

§ 12 a. ¹ Die externen Kosten nach diesem Gesetz umfassen die ungedeckten Schäden an Gesundheit, Umwelt und Gebäuden, die durch den Strassenverkehr verursacht werden.

² Der Regierungsrat weist im Geschäftsbericht jährlich die ungedeckten Kosten gemäss Abs. 1 aus. Die Berechnung erfolgt nach dem aktuellen wissenschaftlichen Stand. Er berücksichtigt dabei bestehende und neue Abgaben, die zur Deckung dieser Kosten beim Bund erhoben werden.

§ 12 b. ¹ Die fahrleistungsabhängige Lenkungsabgabe wird pro zurückgelegten Kilometer auf dem Schweizer Strassennetz erhoben.

² Die Basishöhe der Abgabe pro Kilometer bemisst sich nach dem Gesamtgewicht und dem Antrieb und orientiert sich an den durch das Motorfahrzeug verursachten externen Kosten.

³ *Fahrräder und deren Anhänger sind abgabefrei. Bei Kleinkraftfahrzeugen kann die Abgabe pauschal erhoben werden.*

⁴ *Der Regierungsrat passt die Höhe der Abgabe jährlich an, sodass die Gesamtsumme der Lenkungsabgaben ungefähr den externen Kosten gemäss § 12 a Abs. 2 entspricht. Er legt dafür einen Wert fest, um den die Basishöhe proportional angepasst wird.*

§ 12 c. *§§ 5–9 werden sinngemäss auch für die Erhebung der fahrleistungsabhängigen Lenkungsabgabe angewendet.*

§ 12 d. *Der Regierungsrat regelt die Art und Weise, wie die Fahrleistung pro Fahrzeug erhoben wird. Er berücksichtigt dabei den Datenschutz und stellt sicher, dass diese Daten ausschliesslich zur Erhebung der Lenkungsabgaben verwendet werden.*

§ 12 e. ¹ *Der nach Abzug des Verwaltungsaufwands verbleibende Nettoertrag der fahrleistungsabhängigen Lenkungsabgaben wird wie folgt verteilt:*

- a. *80% zu gleichen Teilen an die steuerpflichtigen natürlichen Personen sowie deren nicht steuerpflichtigen, im Kanton wohnhaften Kindern;*
- b. *20% gemäss der im Vorjahr ausgewiesenen Arbeitslosenversicherungs-Lohnsumme für Betriebsstätten mit Sitz im Kanton an die juristischen Personen des privaten und öffentlichen Rechts, den Personengesellschaften sowie den selbstständig erwerbenden natürlichen Personen entsprechend deren äquivalent ermitteltem Erwerbseinkommen.*

² *Im Kanton Zürich steuerpflichtige natürliche Personen sowie deren nicht steuerpflichtige, im Kanton wohnhafte Kinder können von der Rückerstattung ausgeschlossen werden, sofern sie die überwiegende Anzahl ihrer Motorfahrzeuge in einem anderen Kanton registriert haben.*

Übergangsbestimmung zur Änderung vom ...

§ 1. *Im ersten Jahr nach Inkrafttreten dieser Änderung wird die Höhe der fahrleistungsabhängigen Lenkungsabgabe so festgelegt, dass 10% der externen Kosten gemäss Art. 12 a Abs. 2 erhoben werden. In den folgenden Jahren erhöht sich dieser Wert um jeweils 10%. Ab dem zehnten Jahr wird § 12 b Abs. 2 unverändert angewendet.*

II. Das Gesetz über den öffentlichen Personenverkehr vom 6. März 1988 wird wie folgt geändert:

§ 28. Mit dem Rahmenkredit beschliesst der Kantonsrat Grundsätze über die Tarifordnung sowie die mittel- und langfristige Entwicklung des Angebots. Er nimmt dabei die ungedeckten externen Kosten des Schienenverkehrs im ZVV-Angebot zur Kenntnis.

*5. Angebots- und
Tarifpolitik*

III. Die Änderung des Verkehrsabgabengesetzes wird den Stimmberechtigten zur Abstimmung unterbreitet. Der Beleuchtende Bericht wird vom Regierungsrat verfasst.

IV. Die Änderung des Gesetzes über den öffentlichen Personenverkehr untersteht dem fakultativen Referendum. Der Beleuchtende Bericht wird vom Regierungsrat verfasst.

V. Mitteilung an den Regierungsrat.

Erläuternder Bericht

1. Ausgangslage und Wortlaut der Initiative

Am 26. November 2012 reichten Thomas Wirth, Hombrechtikon, und Mitunterzeichnende die parlamentarische Initiative (PI) KR-Nr. 340/2012 betreffend Internalisierung externer Kosten Strassenverkehr ein. Sie wurde am 22. April 2013 mit 65 Stimmen vorläufig unterstützt.

Die parlamentarische Initiative hat folgenden Wortlaut:

Das Strassengesetz vom 27. September 1981 (StrG, LS 722.1) wird wie folgt geändert:

Strassenfonds

§ 28. Abs. 1 unverändert.

² *Die Vermeidung, Reparatur und Sanierung von Schäden des motorisierten Strassenverkehrs, insbesondere an Menschen, Natur und Bauwerken werden mit Mitteln des Strassenfonds gedeckt.*

Abs. 2–4 werden zu Abs. 3–5.

2. Beratungen in der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt sowie in 1. Lesung im Kantonsrat

Beratung in der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt

Die Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU) lehnte die PI am 24. Oktober 2016 mit 9 zu 6 Stimmen ab. Nach Vorlage der Stellungnahme des Regierungsrates vom 5. April 2017 lehnte sie die Kommission gemäss dem Erläuternden Bericht vom 19. Juni 2018 in der Mehrheit weiterhin ab. Die Kommissionsminderheit stimmte einer geänderten PI mit dem nachfolgenden Wortlaut zu. Für die Details wird auf den genannten Bericht der KEVU verwiesen.

Das Strassengesetz vom 27. September 1981 wird wie folgt geändert:

Strassenfonds

§ 28. Abs. 1 unverändert.

² *Kosten für die Vermeidung und Behebung von Beeinträchtigungen der Gesundheit der Menschen bzw. von Schäden an Natur und Bauwerken, die der motorisierte Strassenverkehr verursacht, werden mit Mitteln aus dem Strassenfonds gedeckt.*

Abs. 2 und 3 werden zu Abs. 3 und 4.

Beratung in 1. Lesung im Kantonsrat

Am 26. August 2019 lehnte es der Kantonsrat ab, die PI an die KEVU zurückzuweisen mit dem Auftrag, eine erneute Änderung der PI zu beantragen. Schliesslich stimmte der Kantonsrat an der gleichen Sitzung der geänderten PI zu.

3. Beratungen in der Redaktionskommission und in der Geschäftsleitung des Kantonsrates

Am 16. September 2019 beschloss die Redaktionskommission, die PI gemäss § 44 des Kantonsratsreglements (LS 171.11) der KEVU zuzuweisen, um einzelne Punkte des Wortlautes der Gesetzesrevision zu klären. In der Folge wurde in der KEVU vom Erstinitianten am 11. September 2020 ein neuer Antrag für eine geänderte PI eingereicht (siehe Gesetzestext Seiten 3–5). Darin wird gefordert, dass von Fahrzeughalterinnen und -haltern neben einer Verkehrsabgabe zusätzlich eine fahrleistungsabhängige Lenkungsabgabe zur Deckung gewisser externer Kosten erhoben wird. Damit verbunden waren nicht mehr eine Änderung des Strassengesetzes, sondern Änderungen im Verkehrsabgabengesetz (VAG, LS 741.1) und im Gesetz über den öffentlichen Personenverkehr (PVG, LS 740.1). In der Folge beantragte die KEVU am 23. März 2021 mit knappem Mehr der Geschäftsleitung (GL) des Kantonsrates, das Geschäft der Kommission für Wirtschaft und Abgaben (WAK) zuzuweisen, der die Beratung von Vorlagen zum VAG zugeteilt ist. Am 12. April 2021 wies die GL das Geschäft der WAK «zur ausnahmsweisen Überarbeitung für die zweite Lesung» zu.

4. Beratung in der Kommission für Wirtschaft und Abgaben

Im Anschluss an die Klärung der Frage, welche Direktion die PI fachlich begleitet, hat die WAK die Beratung des Geschäfts am 11. Januar 2022 mit einer Anhörung des Erstinitianten und des KEVU-Präsidenten aufgenommen. Auf Wunsch der Kommission legte die Volkswirtschaftsdirektion in einer schriftlichen Stellungnahme vom 14. September 2022 zusammengefasst dar, dass sich mit dem Antrag vom 11. September 2020 für eine geänderte PI die durchschnittliche Verkehrsabgabe pro Personenwagen und Jahr von heute knapp Fr. 400 auf rund Fr. 2000 erhöhte. Zur Frage, wie verlässlich diese Schätzung ist, führte die Volkswirtschaftsdirektion im Brief vom 30. September 2022 aus, dass sich die Bandbreite für die berechneten externen Kosten des Strassenverkehrs in einer Grössenordnung von rund –25% bis +50% belaufen. Je nach Kostenbereich könne die Bandbreite aber auch grösser sein.

Stellungnahme der Volkswirtschaftsdirektion

Aufgabenstellung

Im Rahmen der Beratung der geänderten parlamentarischen Initiative KR-Nr. 340/2022 (Version 3.1 vom 11. September 2020) haben Sie uns gebeten, die Auswirkungen grob abzuschätzen. Die geänderte PI fordert, dass von Fahrzeughalterinnen und Fahrzeughaltern im Kanton eine Verkehrsabgabe und zusätzlich eine fahrleistungsabhängige Lenkungsabgabe zur Deckung gewisser externen Kosten erhoben wird.

Das Amt für Mobilität (AFM) hat unter Beizug von externen Spezialisten der Firmen EBP und Ecoplan die Grundlagen für die Beantwortung ermittelt. Diese umfassen die Höhe der externen Kosten je Fahrzeugkilometer und Hindernisse/Herausforderungen für die Einführung einer leistungsabhängigen Abgabe. Im Weiteren wurden auch Daten des Strassenverkehrsamts betreffend der aktuellen durchschnittlichen Höhe der Verkehrsabgabe und Vergleichsdaten mit den Nachbarkantonen beigezogen.

Grundlagen

- Bundesamt für Raumentwicklung: Externe Kosten und Nutzen des Verkehrs in der Schweiz: Strassen-, Schienen-, Luft- und Schiffsverkehr 2017
- Bundesamt für Strassen: Mobility Pricing – Wirkungsanalyse am Beispiel der Region Zug sowie Abklärungen zu technischer Machbarkeit und Datenschutz – Bericht an den Bundesrat, 13. Dezember 2019, Kapitel 4
- Auswertungen des Strassenverkehrsamts des Kantons Zürich
- AFM-interne Überlegungen und Auswertungen

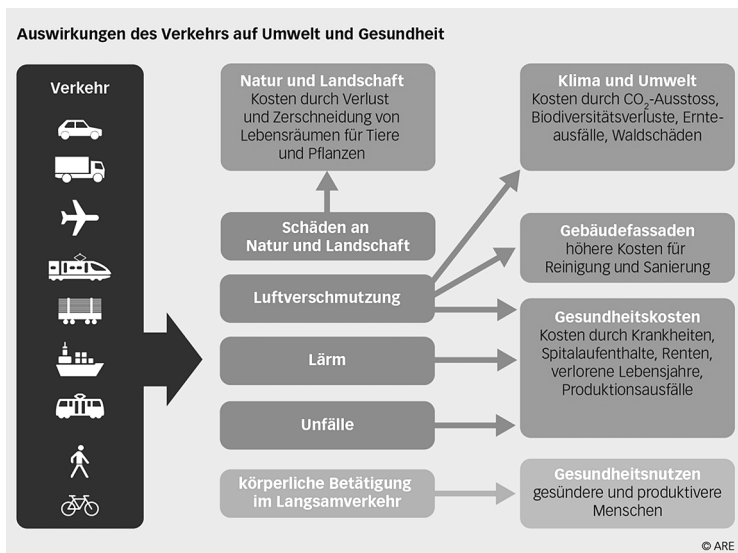
a) Externe Kosten des Strassenverkehrs im Kanton Zürich

Auf nationaler Ebene liegen relativ verlässliche und aktuelle Werte für die externen Kosten vor (Kostenstand 2017). Diese wurden durch die Firma Ecoplan, welche auch die nationalen Daten auswertet, auf den Kanton Zürich umgerechnet.

Es wird grundsätzlich zwischen internen und externen Kosten für die Mobilität unterschieden. Interne Kosten fallen direkt bei den Verkehrsteilnehmenden an und beeinflussen deshalb auch das Mobilitätsverhalten. Zu ihnen zählen z. B. Ticketpreise beim öffentlichen Verkehr (ÖV) und der Preis für Benzin, Diesel oder Strom und Verkehrsabgaben beim motorisierten Individualverkehr. Externe Kosten werden durch die Mobilität verursacht, sind aber im Preis für die Mobilität nicht enthalten. Verkehrslärm beispielsweise beeinträchtigt die Lebensqualität

und die Gesundheit von Menschen, die in der Nähe von Schienen, Strassen oder Flughäfen wohnen. Dies hat Kosten zur Folge, die unter anderem in Form von Krankheiten und Spitalaufenthalten anfallen. Weiter verursachen die Verkehrsunfälle beträchtliche Ausgaben in Form von Heilungskosten oder Produktionsausfällen. Diese Kosten werden als extern bezeichnet, da die Verkehrsteilnehmenden dafür nicht bezahlen.

Durch ungedeckte externe Kosten entsteht ein Anreiz, längere und häufigere Fahrten zu unternehmen als dies bei voller Umsetzung des Verursacherprinzips der Fall wäre. Beträchtliche Kosten werden von der Allgemeinheit getragen und sind für die Verkehrsteilnehmenden nicht im Preis der Mobilität spürbar. Durch den Verkehr entstehen aber auch externe Nutzen. Diese betreffen vor allem den Langsamverkehr, bei welchem durch die körperliche Betätigung ein «Gesundheitsnutzen» (gesündere und produktivere Menschen) entsteht. Die nachstehende Abbildung gibt einen Überblick über die Auswirkungen des Verkehrs und die nicht vom Verkehr gedeckten externen Kosten und Nutzen:



Quelle: Bundesamt für Raumentwicklung, Bericht «Externe Kosten und Nutzen des Verkehrs in der Schweiz»; 2019

Die nachfolgende Tabelle zeigt die verschiedenen externen Kosten für Personenwagen, welche im Kanton Zürich anfallen. In der Betrachtung nicht berücksichtigt sind Fahrzeuge > 3,5 Tonnen. Diese unterliegen der LSVa und leisten deshalb bereits heute eine leistungsabhängige Abgabe.

Kostenbereiche	in Mio. Franken
Gesundheit Luft	286,6
Gebäude Luft	21,4
Ernteauffälle Luft	4,5
Waldschäden Luft	4,4
Biodiversitätsverluste Luft	10,5
Lärm	187,6
Klima	163,7
Natur und Landschaft	106,4
Bodenschäden	9,6
Vor- und nachgelagerte Prozesse ¹	107,7
Unfälle	259,9
Städtische Räume ²	55,7
Total alle Kostenbereiche	1218,0

Näherungsweise kann von einer durchschnittlichen, jährlich in der Schweiz zurückgelegten Fahrleistung pro Personenwagen von rund 10 000 km ausgegangen werden. Im Kanton Zürich sind aktuell rund 730 000 Personenwagen < 3,5 Tonnen immatrikuliert. Eine Internalisierung der vorstehend aufgelisteten externen Kosten würde also eine leistungsabhängige Abgabe von rund 16 Rappen/Fahrzeugkilometer ergeben.

Die Staukosten sind in diesen Überlegungen nicht berücksichtigt. Diese würden rund 3,5 Rappen/Fahrzeugkilometer betragen.

Die Internalisierung hätte zur Folge, dass die durchschnittliche Abgabe pro Personenwagen um rund 1600 Fr. pro Jahr ansteigen würde. Heute betragen die durchschnittlichen Kosten für die Verkehrsabgaben pro Personenwagen knapp 400 Fr. pro Jahr. Gegenüber heute würde sich also die durchschnittliche Verkehrsabgabe pro im Kanton Zürich immatrikulierten Personenwagen auf rund 2000 Fr. in etwa verfünffachen.

¹ Gewinnung und Aufbereitung von Treibstoffen; Bau, Unterhalt und Entsorgung von Fahrzeugen und Verkehrsinfrastrukturen

² Beeinträchtigung von Ortsbild und Aufenthaltsqualität, Trennwirkungen

Aufgrund der zur Verfügung stehenden Daten ist es nicht möglich, zwischen privatem und Gewerbeverkehr zu unterscheiden. Deshalb können diesbezüglich keine weiteren Angaben gemacht werden.

b) Vergleich Verkehrsabgaben mit anderen Kantonen

Das Strassenverkehrsamt hat die Verkehrsabgaben (Jahr 2021; Angaben in Franken) für die meist eingelösten Fahrzeuge ausgewertet und mit den Nachbarkantonen verglichen:

Meist eingelöste Fahrzeuge 2021

und deren Verkehrsabgaben in Franken pro Jahr im kantonalen Vergleich.

	AG	ZH	ZG	SZ	TG	SG	SH
Miniklasse							
Fiat 500 (elektro)	180	0	169	274	48	220	156
Fiat Panda	180	169	201	204	168	412	132
VW Up (elektro)	204	0	153	200	48	199	141
Kleinwagenklasse							
Toyota Yaris	252	238	271	220	240	420	204
VW Polo	180	199	215	225	84	432	144
Dacia Sandero	180	169	215	217	84	410	144
Untere Mittelklasse							
Mercede-Benz A-Klasse	228	248	253	308	162	489	192
VW Golf	252	268	272	336	240	486	204
Skoda Fabia	180	199	215	225	126	420	144
Mittelklasse							
Skoda Octavia	276	318	292	334	132	550	228
BMW 3er	300	458	329	413	144	595	264
Mercedes-Benz C-Klasse	300	458	324	421	288	601	264
Obere Mittelklasse							
Tesla Model 3 (elektro)	444	0	223	983	48	290	324
Mercedes-Benz E-Klasse	300	458	324	421	288	601	264
BMW 5er	300	578	329	411	216	658	264
Luxusklasse							
Porsche Taycan (elektro)	540	0	269	956	48	374	318
Mercedes-Benz S-Klasse	420	128	445	861	612	731	384
BMW 8er	420	788	445	681	612	645	384

	AG	ZH	ZG	SZ	TG	SG	SH
Coupés/Sportwagen							
Porsche 911	516	848	531	1256	756	525	480
Ferrari F8	540	818	549	1381	792	505	504
Ford Mustang	684	1298	679	898	972	547	636
Cabrios / Roadster							
Mini Cabrio	300	278	330	395	216	454	264
Jeep Wrangler	300	578	329	566	432	669	264
BMW 4er Cabrio	300	338	330	401	288	568	264
Geländewagen (SUV)							
Audi Q3	252	298	272	334	240	541	204
VW Tiguan	300	458	326	432	288	598	264
Volvo XC40 Recharge (elektro)	444	0	258	815	48	345	282
Vans							
VW T6	300	938	326	433	432	801	264
Seat Alhambra	228	518	260	331	324	645	192
VW Touran	252	418	272	333	240	582	204
Lieferwagen							
Renault Trafic dCi120	300	469	555	390	288	793	369
Bemerkung: Kanton Zürich erteilt 50% Rabatt auf VA bei Lieferwagen bis Ende 2030 / ab 2031 Franken 938.00							

c) Herausforderungen für die Einführung einer zusätzlichen, kantonalen fahrleistungsabhängigen Lenkungsabgabe

Herausforderung 1: Institutionelle Fragestellungen

Der Kanton Zürich bzw. das Strassenverkehrsamt verfügt über keine Angaben, wie viele Kilometer pro Personenwagen und Jahr zurückgelegt werden. Für die Umsetzung einer fahrleistungsabhängigen Angabe braucht es deshalb ein Erfassungsgerät im Fahrzeug. Ein entsprechendes System ist zwar technisch machbar (vgl. Untersuchungen zu Mobility Pricing), müsste aber auf Ebene Bund eingeführt werden, da die Zuständigkeit für den Erlass von Vorschriften für die Ausrüstungen von Motorfahrzeugen alleine beim Bund liegt (Art. 8 Abs. 1 Strassenverkehrsgesetz [SR 741.01]).

Wenn zudem zeitlich und räumlich differenzierte Preise in Räumen mit ausgeprägter Verkehrsüberlastung und einem hohen Anfall von externen Kosten erfolgen soll, erfordert dies neue rechtliche Grundlagen auf Bundesstufe. Dabei wären auch die Zuständigkeiten der Gemeinden, Kantone und des Bundes sowie die Zusammenarbeit dieser Akteure zu klären.

Herausforderung 2: Sozialverträglichkeit

Aufgrund der deutlichen Anhebung der jährlich zu entrichtenden Verkehrsabgaben besteht das Risiko, dass gewisse gesellschaftliche Gruppen durch diese Abgabe stärker betroffen sind. Es kann sich hier vor allem um wirtschaftlich schwächer gestellte Bevölkerungsgruppen handeln, welche aufgrund der Arbeitszeiten und -orte vermehrt auf das Auto angewiesen sind. Es ist fraglich, ob die in der PI vorgesehene Rückverteilung an steuerpflichtige natürliche Personen diese Mehrbelastung ausgleichen kann oder nicht sogar die soziale Benachteiligung gewisser Gruppen verstärkt.

Herausforderung 3: Regionale Unterschiede

Die Bevölkerung in ländlichen Räumen mit naturgemäss schlechterem ÖV-Angebot wird durch die neue Lenkungsabgabe stärker betroffen sein als Personen in den urbanen Räumen mit durchschnittlich kürzeren Wegen, gut ausgebautem ÖV und besseren Angeboten im Fuss- und Veloverkehr. Auch hier ist fraglich, ob die in der PI vorgesehene Rückverteilung an steuerpflichtige natürliche Personen diese Mehrbelastung ausgleichen kann.

5. Antrag der Kommission

Die WAK hat sich an insgesamt sieben Sitzungen eingehend mit dem GLP-Antrag für eine neue geänderte PI befasst. Sie beantragt dem Kantonsrat mit 11:4 Stimmen, die Änderung des Strassengesetzes in der Fassung aus der ersten Lesung vom 26. August 2019 in der Schlussabstimmung abzulehnen. Eine Minderheit (GLP, Grüne, CSP) stellt den Antrag, die geänderte PI in der Fassung aus der ersten Lesung vom 26. August 2019 an die WAK zurückzuweisen mit dem Auftrag, sie im Sinne des Vorschlags vom 11. September 2020 für eine neue geänderte PI zu beraten.

Die Mehrheit der Kommission (GLP, AL, CSP, Grüne, SP) spricht sich im Grundsatz dafür aus, dass der motorisierte Individualverkehr (MIV) auch die von ihm verursachten Kosten zu tragen hat.³ Pro Kopf verursacht der Verkehr in der Schweiz durchschnittlich Fr. 1600 Franken sogenannte externe Kosten. Gemeint sind damit jene Folgen der Mobilität, welche die Allgemeinheit oder künftige Generationen tragen müssen. Sie belaufen sich für 2019 auf insgesamt 14 Mrd. Franken. Für den grössten Teil dieser Schäden (9,8 Mrd. Franken) ist der motorisierte Privatverkehr auf der Strasse verantwortlich.

³ Medienmitteilung Bundesamt für Raumentwicklung vom 28. Juni 2022: <https://www.are.admin.ch/are/de/home/medien-und-publikationen/medienmitteilungen/medienmitteilungen-im-dienst.msg-id-89499.html>

Ein Teil der Kommission (SP, AL) ist jedoch der Meinung, dass dieses komplexe Thema auf Bundesebene anzugehen ist. Die Umsetzung einer fahrleistungsabhängigen Abgabe würde insbesondere ein Erfassungsgerät im Fahrzeug erfordern. Dafür sowie für zeitlich und räumlich differenzierte Preise in Räumen mit ausgeprägter Verkehrsüberlastung und einem hohen Anteil externer Kosten wären entsprechende Rechtsgrundlagen im Bundesrecht zu schaffen.

Vonseiten SVP und FDP wird die Internalisierung externer Kosten im Strassenverkehr und damit verbunden eine einseitige Verteuerung des MIV grundsätzlich abgelehnt. Mit einer Verfünffachung der Verkehrsabgabe würden der Wirtschaftsstandort Zürich geschwächt, das Gewerbe erheblich benachteiligt und die Bevölkerung in ländlichen Räumen mit einem weniger stark ausgebauten ÖV-Angebot durch die neue Lenkungsabgabe übermässig belastet. Zudem wäre der vorgesehene Rückverteilungsmechanismus an die Bevölkerung und Betriebe mit einem hohen bürokratischen Aufwand verbunden.

Für eine Minderheit (GLP, Grüne, CSP) muss endlich ein Anreiz für eine klimaverträgliche Mobilität gesetzt werden. Zusätzlich zur Verkehrsabgabe ist im Sinne der Kostenwahrheit auch eine fahrleistungsabhängige Lenkungsabgabe zur Deckung der vom Strassenverkehr verursachten externen Kosten zu erheben. Es geht nicht an, dass der MIV indirekt subventioniert wird, indem die Allgemeinheit die Kosten der negativen Auswirkungen tragen muss. Die Minderheit stellt deshalb den Antrag, die geänderte parlamentarische Initiative an die WAK zurückzuweisen mit dem Auftrag, sie im Sinne des Vorschlags vom 11. September 2020 für eine geänderte parlamentarische Initiative zu beraten.